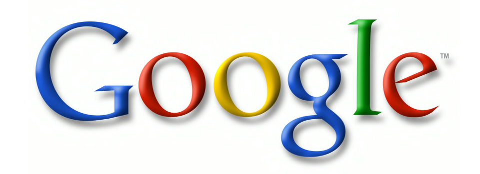






A. M. LAUBEUF

ANCIEN INGÉNIEUR EN CHEF DE LA MARINE

Les Luttes Maritimes prochaines

ÉTATS-UNIS & JAPON
ANGLETERRE & ALLEMAGNE



PARIS

Augustin CHALLAMEL, Éditeur

Rue Jacob, 17

LIBRAIRIE MARITIME ET COLONIALE

Mars 1908

AVANT-PROPOS

Les conflits humains étaient autrefois uniquement terrestres.

Les luttes sur mer prennent une importance de plus en plus grande.

Le vingtième siècle verra la mer primer la terre ; la mer, devenue la route universelle, le trait d'union des peuples, deviendra aussi leur champ de bataille.

Le temps n'est plus où on faisait la guerre pour des motifs sentimentaux. C'est l'intérêt seul aujourd'hui qui pousse les peuples à se heurter; il faut, maintenant que l'outillage industriel des nations civilisées est si complet et si perfectionné, conquérir d'abord, garder ensuite, les débouchés lointains et tenir libres les routes qui y conduisent.

Les grandes luttes du xxe siècle seront donc des luttes sur mer. Aussi m'a-t-il semblé intéressant d'examiner les probabilités des deux conflits qui nous apparaissent comme les plus proches : Etats-Unis contre Japon pour la maîtrise du Pacifique ; Angleterre contre Allemagne pour la suprématie en Europe.

Quelle figure fera alors la Marine française ?

Au xviie siècle elle a combattu souvent avec avantage contre les Anglais. Au xviiie et au xixe siècle elle a conservé son rang de seconde marine du globe.

Au commencement du xxe siècle, elle est tombée au qua-

trième rang et elle est menacée d'être reléguée au cinquième par le Japon d'ici peu d'années.

Nous ne pouvons que désirer qu'elle assiste en simple spectatrice aux conflits gigantesques qui se préparent. Elle bénéficiera ainsi de l'affaiblissement des belligérants et pourra retrouver alors une valeur relative meilleure. Alors aussi, la nation française, qui s'intéresse si peu aux choses de la mer, comprendra peut-être la nécessité d'avoir une marine vraiment forte, vraiment militaire et appropriée à sa politique extérieure et à sa situation géographique, au lieu de la marine toute d'apparence extérieure et de décor théâtral que nous possédons aujourd'hui.

En dépit d'une entière bonne volonté du personnel de la Marine, en dépit des neuf milliards dépensés pour la Marine par la troisième République depuis 1871, notre puissance navale est tombée du deuxième rang au quatrième.

Ce qui lui manque, c'est la direction.

Il y a des réformes profondes à faire.

Qui aura le courage de les opérer?

Mars 1908.

PREMIÈRE PARTIE

ÉTATS-UNIS ET JAPON

DANS

L'OCÉAN PACIFIQUE



I

LA FLOTTE AMÉRICAINE

LE VOYAGE DE L'ESCADRE DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE

Fin décembre 1907.

Le départ de la flotte américaine, de l'Atlantique pour le Pacifique, si longtemps discuté, annoncé, démenti, est aujourd'hui un fait accompli. Le 16 décembre 1907, l'escadre commandée par le contre-amiral Evans a quitté la rade de Hampton-Roads. Le président Roosevelt a assisté à ce départ, auquel il avait poussé de toute son énergie depuis six mois. C'est un fait nouveau et dont les conséquences sont incalculables dans le différend entre le Japon et les Etats-Unis.

Après les événements anti-japonais de San-Francisco, les deux antagonistes ont accumulé les paroles de conciliation et les assurances pacifiques. A ce moment, les Etats-Unis travaillaient fébrilement à l'achèvement de cinq cuirassés et deux croiseurs-cuirassés, et le Japon, de son côté, mettait non moins d'activité à la remise en état du *Mikasa*, au réarmement des cuirassés pris à la Russie et à l'achèvement de quelques bâtiments neufs.

Aujourd'hui, chacun d'eux a terminé, ou à peu près, sa tâche, et le ton est moins pacifique.

Du côté japonais, après l'interview passablement agressive du consul du Japon à San-Francisco, nous avons eu la

proclamation du Mikado à ses sujets habitant les îles Sandwich, disant : « Si l'occasion s'en présente, vous sacrifierez vos biens et vos existences pour le maintien de la prospérité du trône et de la patrie ». Puis le rappel de l'ambassadeur du Japon à Washington a suivi, sous un prétexte assez faible.

Du côté américain, voici la riposte : c'est l'envoi de l'escadre dans le Pacifique.

La situation est donc assez tendue pour faire craindre un dénouement belliqueux. Vainement, aux Etats-Unis, on s'est efforcé de présenter le voyage de l'escadre comme une simple traversée d'instruction. Le capitaine Mahan dit même : « Ce voyage, fait en temps de paix, donnera les meilleurs renseignements pour le faire en temps de guerre, si cela se présente. Il instruit sur bien des faits inattendus. Il y en a eu même avant le départ, car la flotte n'a pas été prête à partir aussi tôt qu'on l'espérait. Aussi, il était nécessaire de faire cette expérience, qui donnera tant d'enseignements que la pratique seule permet d'acquérir. Ce doit être une opération non exceptionnelle, mais courante. Pourquoi ne pas la faire annuellement? »

Ce langage est évidemment inspiré par les circonstances, et la diplomatie américaine, tant que la flotte ne sera pas arrivée au terme de sa traversée, va évidemment s'efforcer de corriger l'offensive de ce geste par la prudence de ses démarches et la réserve de son langage. Mais il sera bien difficile de faire croire qu'on va mettre quatre mois et dépenser 50 millions pour faire un simple exercice de navigation qui se ferait avec autant de fruit sur les côtes atlantiques de l'Union.

Examinons les forces en présence : la flotte américaine a quitté le littoral de l'Atlantique en 3 échelons : 2 croiseurs cuirassés, *Tennessee* et *Washington* (contre-amiral Sigsbee), sont partis le 12 octobre en avant-garde. Une flottille de 6 contre-torpilleurs *Whipple*, *Truxton*, *Lawrence*, *Hull*, *Hopkins* et *Stewart*, les a suivis le 2 décembre.

Le gros de l'escadre, comprenant 16 cuirassés, est parti à son tour le 16 décembre. Ces cuirassés sont répartis en 4 divisions :

1re division : *Connecticut* (contre-amiral Evans), *Louisiana*, *Vermont*, *Kansas*.

2e division : *Georgia* (contre-amiral Emery), *New-Jersey*, *Rhode-Island*, *Virginia*.

3e division : *Minnesota* (contre-amiral Thomas), *Maine*, *Missouri*, *Ohio*.

4e division : *Alabama* (contre-amiral Sperry), *Illinois*, *Kearsarge*, *Kentucky*.

L'escadre est accompagnée du *Panther*, bâtiment-atelier; du *Culgoa*, transport de vivres, possédant des soutes frigorifiques; du *Glacier*, bâtiment muni de puissants appareils distillatoires pour faire de l'eau douce.

En outre, 21 bâtiments charbonniers (dont 12 affrétés et 9 appartenant à la marine) sont disposés sur la route pour les ravitaillements. Ils emportent 105.000 tonnes de charbon. Il en faut 250.000 en tout. On pense trouver le reste dans les escales prévues.

Pour les torpilleurs, elles étaient primitivement les suivantes :

Départ de Hampton-Roads, 2 décembre.
San-Juan de Porto-Rico (1.280 milles), du 7 au 11 décembre.
Trinidad (540 milles), du 15 au 21 décembre.
Para (1.050 milles), du 26 au 31 décembre.
Pernambuco (1.104 milles), du 5 au 10 janvier 1908.
Rio-de-Janeiro (1.150 milles), du 15 au 20 janvier.
Buenos-Ayres (1.100 milles), du 25 janvier au 6 février.
Punta-Arenas (1.312 milles), du 8 au 12 février.
Talcahuano (1.211 milles), du 20 au 25 février.
Callao (1.500 milles), du 4 au 9 mars.
Panama (1.500 milles), du 16 au 21 mars.
Acapulco (1.437 milles), du 28 mars au 2 avril.
Magdalena (800 milles), du 28 mars au 2 avril.

Mais une décision récente de l'Amirauté américaine indique qu'à partir de Rio-de-Janeiro les torpilleurs feront route avec les cuirassés. C'est dans la baie de Magdalena, sur la côte de la vieille Californie, que devait s'opérer la concentration, non seulement des cuirassés et des torpilleurs venant de l'Atlantique, mais aussi des bâtiments de l'escadre du Pacifique. Il est à remarquer que cette baie est sur le territoire mexicain.

Les cuirassés font beaucoup moins d'escales :

Départ de Hampton Roads : 16 décembre.

Trinidad (1.780 milles), 24 au 29 décembre.

Rio-de-Janeiro (2.900 milles), du 11 au 21 janvier.

Punta-Arenas (2.230 milles), du 31 janvier au 5 février.

Callao (2.850 milles), du 18 au 28 février.

Magdalena (3.012 milles), arrivée : le 14 mars.

Les bâtiments partent bondés de munitions, de vivres et de charbon. Ils doivent faire au cours de ce long voyage qui durera près de trois mois en tout, deux mois de navigation et un mois d'escales consacrées au ravitaillement et aux exercices de tir.

La vitesse de route est prévue à 10 nœuds seulement pour être aussi économique que possible. On voit déjà d'après cette vitesse qu'on ne fera pas de manœuvres, de formations, d'exercices de recherches, mais seulement une navigation à la vitesse la plus économique.

Cette longue route de 13.000 milles (14.000 jusqu'à San-Francisco) offre des risques sérieux, quoiqu'on ait choisi la saison. En particulier, le passage du détroit de Magellan par une nombreuse escadre est une opération fort délicate. La flotte devra sans doute se séparer en plusieurs groupes pour l'accomplir.

Il paraît probable que tout cela n'ira pas sans avaries et la côte ouest du Pacifique est fort mal outillée pour recevoir cette Armada.

Il n'existe sur cette côte que deux arsenaux : *Mare-Island*, près de San-Francisco et *Puget-Sound*, près de Seattle.

Le premier est tout à fait insuffisant pour les vaisseaux modernes. Son accès est peu aisé, son plus grand bassin de radoub ne peut recevoir les grands cuirassés.

Il n'y a qu'un seul bassin sur la côte du Pacifique qui ait les dimensions nécessaires : c'est celui de Puget-Sound. C'est bien peu pour une flotte aussi nombreuse que celle qui va se trouver réunie dans le Pacifique en 1908; — c'est bien peu, même en temps de paix; que serait-ce en temps de guerre?

L'arsenal de Puget-Sound (ou plutôt de *Bremerton*) est situé sur la baie de Sinclair, à l'extrémité sud du golfe appelé Port-Orchard. Il est à 130 milles terrestres de la haute mer. Il y a deux passes pour arriver à la rade : la passe Agate au Nord, la passe Rich à l'Est; la première, trop peu profonde, ne peut être utilisée que par les petits bâtiments. L'autre a au minimum 9 mètres aux basses mers moyennes.

L'arsenal n'est relié aux routes de terre que par un ferry-boat venant de Seattle, aucune voie ferrée n'y aboutit. La rade de Port-Orchard présente un excellent mouillage avec un fond tenant bien, très abrité des vents par de hautes collines et présentant devant l'arsenal une profondeur de 10 à 12 mètres sur une surface de 3 milles carrés.

L'excellente situation de Bremerton, que l'amiral Bradford tient pour le meilleur port américain de la côte du Pacifique, a décidé le gouvernement américain à en faire le principal point d'appui de sa flotte. L'arsenal a une superficie de 80 hectares. Il possède l'un des plus grands bassins à flot du monde entier. Ses dimensions sont : longueur, 197 mètres; largeur en haut, 39 m. 40; largeur au fond, 20 m. 40; profondeur, 12 mètres. Le fond est en béton, les parois latérales en bois. Il a coûté 3 millions et demi de francs.

L'arsenal possède les ateliers ordinaires, bien outillés, avec des moyens commodes de manutention. Il a un réseau de

voies ferrées normales, une grue de 40 tonnes sur rail, etc.

Il est bien certain que cet arsenal va devenir totalement insuffisant pour les travaux de réparation et d'entretien qui vont lui incomber. La construction d'un second bassin est entreprise. Il aura 230 mètres de longueur; mais il s'écoulera plusieurs années avant qu'il ne soit prêt. Que se passera-t-il d'ici là?

Il faudrait doubler rapidement les ateliers, avoir encore un troisième bassin de radoub, une grande grue flottante, etc...

La marine américaine commence à sentir le poids des dépenses accessoires d'une grande flotte. Ce n'est pas tout que d'avoir des vaisseaux puissants, rapides et modernes, il faut avoir aussi les équipages, les arsenaux, les bassins de radoub. Dans les circonstances actuelles, le manque de base sérieuse dans le Pacifique pourrait avoir les plus graves conséquences pour les Etats-Unis.

Les 16 cuirassés et les 6 destroyers de l'escadre Evans doivent retrouver le 14 mars à la Magdalena-Bay l'escadre du Pacifique qui vient d'être réorganisée comme suit :

1re division : (Contre-amiral Dayton), croiseurs-cuirassés *West-Virgina*, *Colorado*, *Maryland* et *Pensylvania*.

2e division : (Contre-amiral Sigsbee), croiseurs-cuirassés *Tennessee* et *Washington* (venant de l'Atlantique); *South Dakota* et *California* (actuellement en achèvement à San-Francisco).

3e division : (Contre-amiral Swinburne), croiseurs protégés avec cuirasse de ceinture partielle, *Charleston*, *Milwaukee*, *Saint-Louis*.

Il y a en outre les croiseurs protégés *Albany*, *Yorktown*, *Chattancoga*, *Galveston*, *Denver* et *Cleveland*, et les deux destroyers *Perry* et *Prebble*.

L'arsenal de Bremerton achève la construction du cuirassé *Nebraska* et la refonte du cuirassé *Wisconsin*.

Pour terminer l'énumération des forces américaines qui

peuvent entrer en jeu, il faut ajouter les navires stationnés aux Philippines :

Gardes-côtes : *Monterey* et *Monadnock*.

Destroyers : *Barry*, *Bembridge*, *Dale*, *Chauncey* et *Decatur*.

Croiseurs non protégés et canonnières : *Rainbow*, *Concord*, *Helena*, *Wilmington*, *Callao*, *Quiros* et *Villalobos*.

Tous ces derniers n'ont aucune valeur militaire.

Les escadres qui vont se réunir à la Magdalena comprennent donc tous les bâtiments neufs de l'Union.

Le plus ancien cuirassé a été lancé en 1898, le plus ancien croiseur protégé en 1904, le plus ancien destroyer en 1901.

C'est dire que toute la flotte moderne des Etats-Unis va se trouver ramassée en un seul faisceau, une fois la concentration opérée.

Les 18 cuirassés sont de 5 types différents :

2 de la classe *Kearsarge* (1898) 11.720 tonnes, 16 nœuds 2, 4 canons de 330 millimètres; 4 de 203 millimètres, 14 de 127 millimètres, cuirasse de ceinture de 419 millimètres.

3 de la classe *Alabama* (1898) 11.800 tonnes, 17 nœuds, 4 canons de 330, 14 de 152, cuirasse de ceinture de 419 millimètres.

3 de la classe *Maine* (1901) 12.500 tonnes, 17 nœuds, 4 canons de 305, 16 de 152, 6 de 76, cuirasse de ceinture de 279 millimètres.

5 de la classe *Virginia* (1904) 15.200 tonnes, 19 nœuds, 4 canons de 305, 8 de 203, 12 de 152, 12 de 76, cuirasse de ceinture de 279 millimètres.

5 de la classe *Connecticut* (1905) 16.250 tonnes, 19 nœuds, 4 canons de 305, 8 de 203, 12 de 178, 12 de 76, cuirasse de ceinture de 229 millimètres.

Les 10 derniers sont sensiblement supérieurs aux précédents comme artillerie et vitesse. Les cuirassés peuvent donc se répartir en deux groupes bien distincts dont le second va ralentir les mouvements du premier.

Les 11 croiseurs sont de 3 types :

2 *Tennessee* (1904), 14.700 tonnes, 22 nœuds, 4 canons de 254, 16 de 152, cuirasse de 127 millimètres.

6 *Colorado* (1903), 14.000 tonnes, 22 nœuds, 4 canons de 203, 14 de 152, cuirasse de 152 millimètres.

3 *Milwaukee* (1904), 9.850 tonnes, 22 nœuds, 14 canons de 152, 18 de 76, cuirasse de 102 millimètres.

Ces croiseurs sont homogènes comme vitesse, mais les 3 *Milwaukee* ne sont cuirassés à la ceinture que sur les 2/5 de leur longueur et leur artillerie est bien faible. Ils sont sans valeur dans un combat à grande distance et d'autre part ils courraient de grands dangers dans une lutte rapprochée.

Les destroyers, dont le plus ancien date de 1899, ont 420 à 480 tonnes, 28 à 29 nœuds, 2 tubes lance-torpilles de 0 m. 45, 2 canons de 76, 5 de 57.

Cette escadre représentera une force réellement imposante, lorsqu'elle sera entièrement concentrée. Cette concentration doit être, à notre avis, le premier objectif de la Marine américaine.

Les Etats-Unis possèdent en outre 12 sous-marins du type Holland, dont 10 sont sur l'Atlantique (1) et 2 à San-Francisco. Ces bâtiments, par leurs médiocres qualités nautiques, ne peuvent jouer qu'un rôle purement défensif, à peu de distance de leur port d'attache.

A côté du matériel, il y a le personnel.

Ici il y a beaucoup à dire.

Le personnel de la Marine américaine s'élevait, pour l'exercice 1907, à 34.000 hommes (France, 52.000; Allemagne, 42.000; Japon, 40.000).

Ce chiffre paraît bien insuffisant pour une puissance qui veut entretenir une aussi forte escadre de première ligne qui exige à elle seule près de 22.000 hommes.

Aussi les équipages de l'Armada américaine ne sont pas au

(1) Deux de ceux-ci doivent être amenés dans le Pacifique en les embarquant sur un transport.

complet. Il manque, dit-on, un quart ou un cinquième de l'effectif total.

De plus, la qualité de ce personnel laisse à désirer. Un seul navire cuirassé a eu 60 désertions en quelques jours, et pour éviter la généralisation de ces désertions, il a fallu, dix jours avant le départ, refuser toute permission de terre aux équipages. Les désertions sont d'ailleurs très fréquentes dans la marine américaine. Leur total a atteint, en 1906, environ 10 pour cent de l'effectif.

Enfin, l'instruction du personnel passe pour insuffisante, en exceptant bien entendu les officiers et sous-officiers qui sont excellents.

Le matériel est évidemment fort important, mais il est loin d'être le principal facteur de la victoire. C'est le moral, l'ardeur, l'entraînement des équipages qui fournissent l'âme qui doit animer la matière inerte et en tirer le rendement nécessaire.

De ce côté, l'Armada américaine a une grave infériorité.

II

LA FLOTTE JAPONAISE

La flotte japonaise était assez homogène avant la guerre russo-japonaise, mais la perte du *Hatsuse* et du *Yashima*, coulés par des mines sous-marines, d'une part, et la prise de nombreux vaisseaux russes, d'autre part, ont bien altéré cette homogénéité. La flotte est aujourd'hui un peu disparate. Elle comprend :

Cuirassés. — 1° Cuirassés *Satsuma* et *Aki*, lancés en décembre 1906 et février 1907, ne sont pas encore tout à fait terminés; 19.500 tonnes, 20 nœuds 1/2, quatre canons de 305, dix de 254, douze de 120, cuirasse de 279 millimètres. Ces deux magnifiques navires, dont l'achèvement est poussé fiévreusement, sont supérieurs à tous les types de cuirassés américains. Ils ont été construits à Yokosuka et à Kuré.

2° Cuirassés *Katori*, *Kashima*, 16.200 tonnes, 19 nœuds 5, quatre canons de 305, quatre de 254, douze de 152, douze de 76, cuirasse de 229 millimètres. Construits en Angleterre, ils ont été livrés au Japon en 1906.

3° Cuirassés *Mikasa*, *Asahi*, *Shikishima*. Ces bâtiments de 15.400 tonnes avaient comme armement quatre canons de 305, quatorze de 152, vingt de 76; cuirasse de 229 millimètres; vitesse 18 nœuds 5. Les deux derniers ont conservé cet armement.

Le *Mikasa*, coulé, comme l'*Iéna*, par une explosion de soutes à poudre le 11 décembre 1905, a été relevé en août 1906, réparé et réarmé. On lui a donné quatre canons de 254 au

lieu de huit de 152. Il peut par suite faire une division avec le *Katori* et le *Kashima*. Ses essais, après réparation, viennent de commencer.

4° Cuirassé *Fuji* (12.600 tonnes) quatre canons de 305, dix de 152, seize de 76; vitesse 18 nœuds 5; cuirasse de 355. C'est le plus ancien des cuirassés modernes du Japon. Il a été lancé en 1896. Il serait endivisionné avec l'*Asahi* et le *Shikishima*.

On arrive ensuite aux cuirassés pris aux Russes, réparés et réarmés.

5° *Iwami* (ex-Orel) et *Hizen* (ex-Retwisan) 13.200 à 13.700 tonnes. Leur artillerie a été modifiée. Ils ont aujourd'hui quatre canons de 305, six de 203 (au lieu de 12 de 152), vingt de 76; vitesse 18 nœuds; cuirasse de 254 millimètres.

6° *Sagami* (ex-Peresviet) et *Suwo* (ex-Pobieda) 12.900 tonnes; quatre canons de 305 ont remplacé les quatre de 254 anciens, onze de 152, vingt de 76; vitesse 17 nœuds; cuirasse de 229 millimètres.

La refonte du *Tango* (ex-Poltawa) n'est pas terminée. Les autres cuirassés et gardes-côtes japonais ou pris aux Russes n'ont pas grande valeur militaire et peuvent être négligés, de même que nous avons négligé les gardes-côtes américains.

Les Japonais, en réparant et réarmant les bâtiments russes, se sont efforcés de leur donner une homogénéité d'armement à défaut d'autre. Tous les cuirassés ont quatre canons de 305. A remarquer aussi, pour les défenseurs de l'artillerie de moyen calibre, le remplacement d'un certain nombre de canons de 152 millimètres par des 203.

On arrive ainsi à un total de douze cuirassés, dont le plus ancien a été lancé en 1896. Les Américains en ont dix-huit, mais aucun de ceux-là ne vaut les deux grands cuirassés japonais *Aki* et *Satsuma*, aussi sommes-nous porté à croire que les Japonais n'entreprendront rien avant l'achèvement complet, qui est proche, de ces deux puissantes unités.

Croiseurs-cuirassés. — Deux grands croiseurs-cuirassés, l'*Ibuki* et le *Kurama*, lancés le 21 octobre et le 21 novembre 1907, ne sont pas terminés et ne le seront qu'en 1909.

On trouve ensuite :

1° L'*Ikoma* et le *Tsukuba*, 14.800 tonnes, 22 nœuds, quatre canons de 305, douze de 152, douze de 120, cuirasse de 177 millimètres. Ce sont, à vrai dire, des cuirassés rapides qui pourront faire division avec l'*Aki* et le *Satsuma*, car ils ont comme eux quatre pièces de 305. Lancés en décembre 1905 et janvier 1906, ils sont aujourd'hui terminés.

2° *Nishin* et *Kassuga*, 7.700 tonnes, 20 nœuds, quatre canons de 203 pour le premier, un canon de 254 et deux de 203 pour le second, quatorze de 152, dix de 76, cuirasse de 150 millimètres.

3° *Adzuma*, *Iwate*, *Idzumo*, *Asama*, *Tokiwa*, *Yakumo*, 9.500 à 9.800 tonnes, quatre canons de 203, quatorze de 152, douze de 76, 20 à 21 nœuds, cuirasse de 152 millimètres.

4° *Aso* (ex-Bayan) pris aux Russes, 7.850 tonnes, 21 nœuds, deux canons de 203, huit de 152, vingt de 76, cuirasse de 200 millimètres. Ses réparations ne sont pas encore terminées.

Soit onze croiseurs-cuirassés; le plus ancien a été lancé en 1898.

Croiseurs-protégés. — Il existe en outre :

Quatre croiseurs protégés de 5.000 à 6.600 tonnes, 20 à 23 nœuds.

Huit croiseurs protégés de 2.750 à 4.000 tonnes, 20 à 24 nœuds (dont 2 tout neufs, non encore achevés).

Trois éclaireurs de 1.250 tonnes, 21 à 23 nœuds (dont 2 neufs).

Tous datent au plus de 1895; trois d'entre eux ont été pris aux Russes (*Pallada*, *Varyag* et *Novik*) ; leurs réparations ne sont pas encore terminées.

Destroyers. — Le Japon possède beaucoup de destroyers. Ce qui prouve bien que les enseignements de la dernière

guerre ne lui font pas conclure à l'inutilité des flottilles, c'est qu'il a lancé en 1905-1906 29 destroyers de 386 tonnes, de 29 nœuds armés de deux tubes lance-torpilles et de six canons de 76 millimètres. Il en a 5 plus grands en achèvement, bientôt prêts, et en possède 23 de 240 à 386 tonnes, de 26 à 29 nœuds, lancés de 1898 à 1904 (y compris 3 pris aux Russes) armés de deux tubes lance-torpilles, un canon de 76 millimètres, 5 de 57. Ils en ont donc en tout 57, auxquels il convient d'ajouter 15 torpilleurs de 125 à 150 tonnes, mis à l'eau de 1898 à 1905, 26 à 29 nœuds, trois tubes lance-torpilles, trois canons de 47 millimètres.

Sous-marins. — Enfin le Japon possède 7 sous-marins, type Holland, bâtiments purement défensifs, qui ne semblent devoir jouer aucun rôle sérieux dans un conflit avec les Etats-Unis. Deux autres plus grands sont en construction en Angleterre depuis un an.

Le Japon, depuis dix-huit mois, a déployé une incroyable activité pour remettre en état les bâtiments avariés, comme le *Mikasa* et les cuirassés russes, pour achever les bâtiments commencés, pour refaire ses approvisionnements.

En somme, inférieure aux Etats-Unis comme nombre de cuirassés, la Marine japonaise est supérieure comme croiseurs-cuirassés et surtout comme éclaireurs et comme destroyers.

Dans un conflit de cette nature, étant donnée l'étendue du théâtre de la guerre, les sous-marins possédés par les deux nations en présence, et qui sont tous du type Holland, ne peuvent pas servir à grand'chose; leurs médiocres qualités nautiques et leur faible rayon d'action les condamnent au rôle défensif à courte distance de leurs ports d'attache.

Mais le point sur lequel le Japon est infiniment supérieur, c'est le personnel. Il est superflu de faire son éloge après la guerre russo-japonaise où il a montré toutes ses qualités : d'un patriotisme exalté, sobre, endurant à la fatigue, suffisamment instruit comme mécanicien ou torpilleur, excellent canonnier,

le marin japonais a de plus l'orgueil de ses victoires, la confiance que donne le triomphe sur un adversaire aussi redoutable que la Russie, et l'expérience de la guerre.

Enfin, ce personnel est au complet, ce qui n'est pas le cas pour la flotte américaine.

III

LES POSSIBILITÉS DE LA LUTTE

Que peut-il se passer ?

Nous ne ferons pas comme une importante revue qui comparait récemment l'escadre de l'amiral Evans à celle de l'amiral Rodjestvensky. L'escadre américaine est infiniment supérieure à tous égards à l'assemblage hétérogène que la Russie envoyait en Extrême-Orient. Ce qu'on semble craindre pour elle, c'est que, bondée de munitions et de vivres, et surchargée de charbon après une escale, elle ne soit attaquée dans ces conditions mauvaises, avec les cuirasses de ceinture noyées à l'avant et à l'arrière. Il faut bien remarquer que cette puissante escadre de 16 cuirassés n'a *aucun croiseur-éclaireur* pouvant faire route en avant-garde et renseigner le commandant en chef. Ce n'est que par suite d'une décision toute récente que les 6 destroyers doivent faire route avec les cuirassés à partir de Rio-de-Janeiro.

Une telle attaque est-elle possible de la part du Japon ? Si les côtes américaines étaient plus rapprochées du Japon, ce serait évidemment tentant. Les forces navales américaines sont actuellement coupées en plusieurs groupes : 1° l'escadre de l'amiral Evans, en route pour le Pacifique ; elle doit déboucher vers le 10 février, du détroit de Magellan, avec les 6 destroyers ; 2° à cette même date, le *Tennessee* et le *Washington* auront rejoint les croiseurs-cuirassés de l'escadre du Pacifique, avec 2 destroyers ; 3° les monitors et destroyers des Philippines seront toujours seuls et bien exposés.

Si donc une escadre ennemie venait se placer entre les deux groupes principaux, en arrivant au Callao vers le 15 février, la situation des escadres américaines serait fort critique.

C'est l'exagération des distances dans cet immense océan Pacifique qui rend cette hypothèse improbable. Il y a environ 9.000 milles de Yokohama au Callao et sans escale possible... à moins que les Japonais ne s'emparent des îles Sandwich, placées à peu près sur la route et à 4.000 milles environ du Japon. Même dans cette hypothèse une action à 5.000 milles d'une base provisoire paraît bien difficile.

Le premier acte, la concentration des forces américaines dans la baie de Magdalena, paraît donc devoir s'accomplir sans autre incident que les avaries et événements de mer, toujours à craindre dans ce long voyage de 13.000 milles.

Les Etats-Unis marqueront le premier point. Quel sera leur second geste? Sera-ce d'envoyer cette escadre aux Philippines pour s'y installer à demeure? Je suis persuadé qu'elle n'aurait pas le temps d'y arriver. Les Philippines seraient prises avant par le Japon, car la présence d'une pareille force navale dans les mers d'Extrême-Orient ruinerait les projets d hégémonie du Japon.

Les Japonais trouveront dans les Tagals un peuple de même race; qu'on n'oublie pas que d'anciennes traditions disent que les Nippons sont venus des îles de la Sonde et des Philippines pour conquérir les îles qui forment le Japon actuel.

Les Tagals passent pour n'avoir qu'une faible affection pour les Américains. Ce seront des auxiliaires précieux pour les Japonais. On a d'ailleurs constaté depuis bien des mois la présence de nombreux Nippons dans l'archipel.

Les Etats-Unis ont eu beau fortifier à la hâte la baie de Manille, les gens qui sont venus à bout de Port-Arthur, morceau plus difficile à digérer, ne seront pas très embarrassés pour conquérir Manille.

La Marine japonaise y trouvera le grand dock Dewey, capable de lever des bâtiments de 16.000 tonnes, et qui pourra lui être d'un grand secours, si on ne le met pas hors d'usage avant qu'il ne tombe entre ses mains.

Le second point sera donc marqué par le Japon.

Il me paraît hors de doute que les îles Hawaï auront le même sort que les Philippines. Sur une population totale de 160.000 habitants, les évaluations les plus modérées comptent 60.000 Japonais, dont beaucoup sont d'anciens soldats.

Un officier de mes amis les a vus, sous couleur de sociétés de gymnastique, faire l'école de bataillon et le service en campagne aux environs d'Honolulu ; ils étaient armés de bâtons..., mais les fusils ne devaient pas être loin.

Les îles Hawaï occupent dans le Pacifique Nord une position stratégique de premier ordre. C'est le carrefour des grandes routes du Pacifique, entre San Francisco et les îles de la Sonde, entre Vancouver et l'Australie, et surtout à moitié chemin entre le futur canal de Panama, d'une part, la Chine et le Japon, d'autre part.

On voit l'importance actuelle et future de cet archipel. Il jouera un grand rôle dans la lutte.

Je crois fermement que le Japon marquera le troisième point en s'emparant des îles Sandwich.

Ici les Américains, désavantagés pour les Philippines qui sont tout près de Formose, à 1.800 milles de Yokohama et à plus de 7.000 milles de San-Francisco, reprennent l'avantage car les îles Hawaï sont sensiblement plus rapprochées du continent américain que du Japon.

Qui marquera le quatrième point ? Cet avantage de distance est contrebalancé par le manque de bases navales des Etats-Unis sur leur propre territoire. J'ai déjà dit que sur la côte du Pacifique, un seul dock peut recevoir les grands cuirassés et croiseurs-cuirassés. Ceci peut avoir une influence énorme sur le résultat de la lutte et cela prouve qu'une grande marine

de guerre avec tous ses services auxiliaires est une œuvre de longue haleine et ne peut s'improviser.

C'est celui des deux adversaires définitivement resté maître de la mer qui gardera les îles Hawaï.

Comme on ne peut supposer que cette guerre dure de longues années, c'est-à-dire le temps nécessaire au vaincu pour reconstituer une flotte, je pense que la lutte s'arrêtera là. On ne voit pas plus un débarquement nippon en Amérique, qu'un débarquement américain au Japon.

La lutte sera presque *exclusivement maritime* et s'arrêtera dès que la Marine de l'un des deux adversaires sera en état d'infériorité absolue sur l'autre. C'est pour cela que cette guerre, ne demandant pas l'entretien d'effectifs nombreux, sera bien moins coûteuse qu'une grande guerre sur terre, — et cela permet au Japon de l'entreprendre malgré le mauvais état de ses finances.

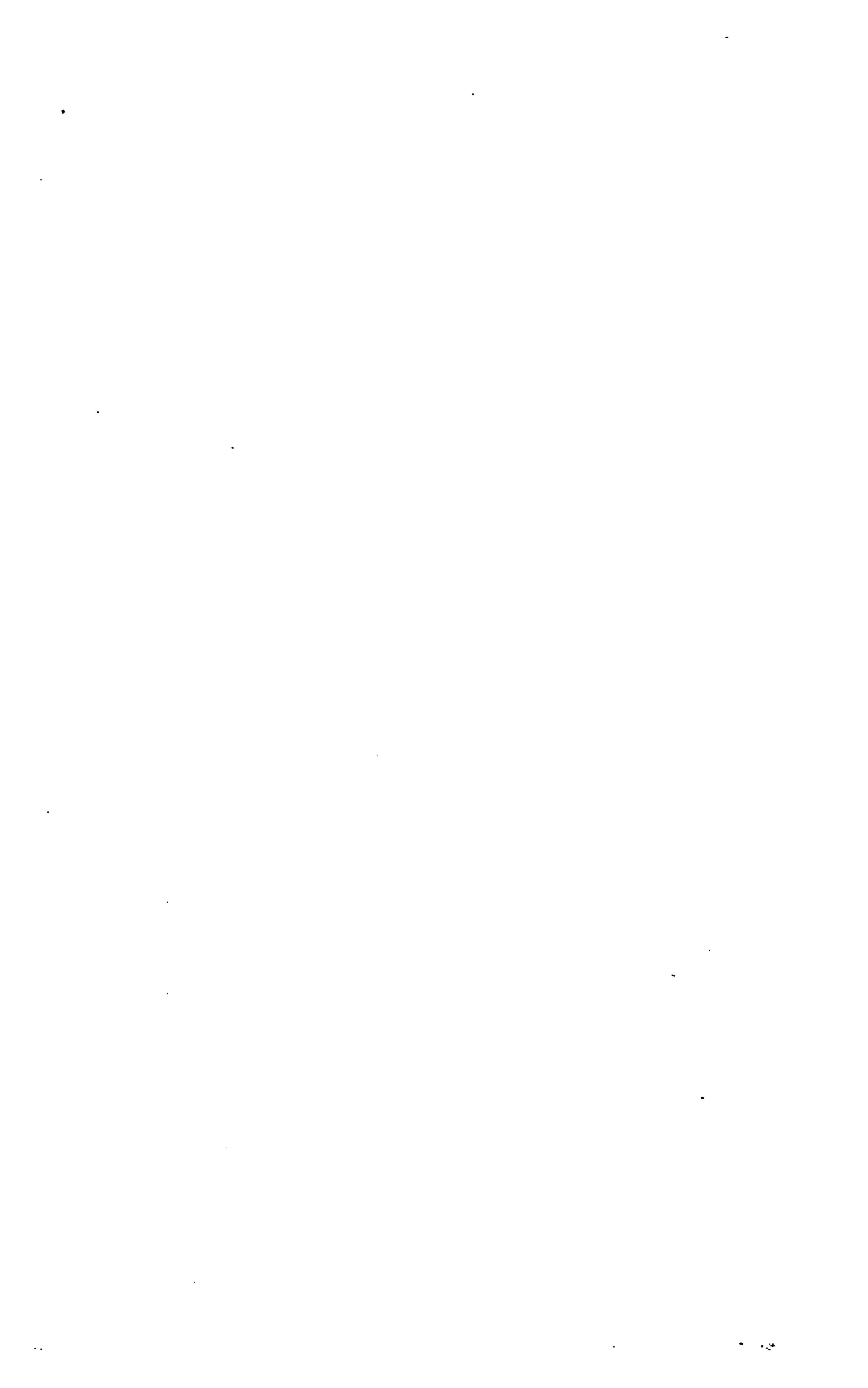
Je suis persuadé que la question de suprématie dans le Pacifique se règlera bientôt à coups de canon. Quel événement donnera le signal de la lutte? Sera-ce l'entrée de l'escadre de l'amiral Evans dans le Pacifique? Sera-ce le départ pour les Philippines des escadres américaines après leur concentration? Sera-ce l'échec des négociations relatives à l'émigration japonaise? Sera-ce enfin un de ces incidents inattendus qui déconcertent les prévisions humaines?

L'avenir nous l'apprendra : je crois que peu d'années se passeront avant que nous voyions le commencement de ce grand duel.

DEUXIÈME PARTIE

L'ANGLETERRE ET L'ALLEMAGNE

SUR MER



Décembre 1907.

Depuis plus de quinze ans je note, en spectateur impartial, les efforts et les progrès de l'Empire d'Allemagne sur mer. Je note en même temps, d'un autre côté, l'attention jalouse avec laquelle l'Angleterre suit le développement de la Marine allemande, la mauvaise humeur qu'elle manifeste à chaque pas en avant de celle-ci, les efforts successifs qu'elle fait aussi pour maintenir sa suprématie maritime menacée.

Le spectacle de cette lutte à coups de millions, lutte où l'énergie de deux grands peuples se déploie dans toute son ampleur, est passionnant pour un observateur.

Je vais essayer de résumer le chemin parcouru depuis un certain nombre d'années, et tâcher de dégager des enseignements du passé et des observations du présent les probabilités futures.

I

L'ANGLETERRE SUR MER

J'ai assisté en 1897 à la revue navale de Spithead donnée à l'occasion du jubilé de la reine Victoria, et ce spectacle m'a laissé une impression ineffaçable. La flotte anglaise, comprenant 145 navires de toutes grandeurs (les torpilleurs non compris), était rangée sur quatre lignes imposantes, se perdant au loin dans la légère brume d'été. En face, une mince ligne d'une quinzaine de bâtiments étrangers semblaient être venus là en « parents pauvres ». L'année suivante l'incident de Fachoda qui faillit amener la guerre entre la France et l'Angleterre montra bien que l'Angleterre tenait sa flotte toute prête à l'action. Pris à l'improviste, nullement préparé à la guerre, le Gouvernement français dut faire des concessions humiliantes pour conserver la paix, et bien des Français en ont conservé le souvenir au fond du cœur.

La suprématie de l'Angleterre sur mer a atteint ce jour-là son point culminant.

C'est à cette époque que s'épanouissait la formule : « L'Océan appartient à l'Angleterre », ce qu'un autre auteur écrivait sous cette forme : « La frontière de l'Angleterre, c'est le littoral de son ennemi, quel que soit cet ennemi ».

A ce moment, le Royaume-Uni voulait être le maître de toutes les mers. Et il l'a été effectivement jusqu'aux derniers jours du XIXe siècle.

La puissante division cuirassée des mers de Chine était

supérieure à la marine japonaise naissante. Dans le Pacifique, aucune force navale n'était en état de contrebalancer la puissance anglaise. Dans l'Atlantique, les divisions de l'Atlantique Nord et de l'Atlantique Sud, qui auraient été rejointes rapidement en cas de besoin par le Channel Squadron, étaient bien supérieures à la marine des Etats-Unis et aux marines Sud-Américaines.

Enfin, en Europe, avec l'escadre de Malte (Méditerranean Squadron) et l'escadre de Gibraltar (Channel Squadron) l'Angleterre dominait en Méditerranée, tandis que la Home Fleet suffisait dans la Manche et la mer du Nord pour annihiler l'escadre française du Nord et les marines du Nord de l'Europe.

Le début du XXe siècle a marqué la fin de cette puissance sans rivale.

Le développement considérable des jeunes marines jusque-là secondaires : Etats-Unis, Allemagne, Japon, a changé la face des choses.

L'Angleterre ne peut plus dominer sur toutes les mers et voici toute une série de faits qui le prouvent :

Elle a rappelé en 1905 les cinq cuirassés qu'elle avait dans les mers de Chine, abandonnant ainsi le Pacifique aux Japonais et aux Américains.

Elle a ramené en 1906 dans les eaux anglaises plusieurs cuirassés de Malte et de Gibraltar.

Elle a constitué une Channel-Fleet formidable, secondée par une Home-Fleet entièrement réorganisée.

C'est la principale force navale du Royaume-Uni. Ce n'est plus un instrument de domination des mers, mais un outil de défense de la Métropole (1).

(1) Le Channel-Squadron comprenait aux manœuvres d'octobre 1907 14 cuirassés, 6 croiseurs-cuirassés, 6 croiseurs protégés ou scouts, 24 destroyers.

La Home-Fleet (division de la Nore seulement) : 6 cuirassés, 5 croiseurs-cuirassés, 3 croiseurs protégés, 24 destroyers

Elles peuvent être rejointes rapidement par l'Atlantic-Fleet (6 cuirassés, 4 croiseurs cuirassés, 3 croiseurs protégés) stationnée à Gibraltar.

Elle commence les travaux d'une nouvelle base navale à Rosyth, sur la mer du Nord, en face de l'ennemi qu'elle redoute.

Enfin elle a construit des sous-marins, qui sont du type *sous-marin pur*, c'est-à-dire des navires que leurs mauvaises qualités nautiques condamnent à la *défense rapprochée* des ports et des rades.

Dans une discussion à la Chambre des Lords, l'Amiral Lord Charles Beresford, le commandant actuel de la flotte anglaise, a dit :

« Mon opinion personnelle est que le sous-marin servira « plutôt pour la défense que pour l'attaque. *Et comme nous « devons être la puissance qui attaque, tandis que les autres « pays se tiendront sur la défensive*, il doit leur être plus « utile qu'à nous. »

Voilà une parole à retenir.

Cependant l'Angleterre a construit 48 sous-marins. Elle songe donc aujourd'hui à se défendre. Toutes les mesures prises depuis quelques années le démontrent clairement. Il y a là un reploiement autour de la métropole, dans un but défensif, des organes de domination qui jusque-là étaient projetés au loin.

L'Angleterre réunit ses forces pour garder sa *ceinture d'argent*. Mais qu'on ne s'y trompe pas, cela ressemble au ramassement du fauve avant qu'il se détende en bondissant sur sa proie.

II

L'ALLEMAGNE SUR MER

Je ne veux pas entrer dans de longs détails sur le développement de la Marine allemande. Il s'est poursuivi avec méthode et régularité et a pris toute son ampleur depuis la célèbre parole de l'empereur Guillaume II : *Unsere Zùkùnft liegt aùf dem Wasser.*

Les étapes dernières de ce développement sont marquées par les lois organiques suivantes :

Loi du 14 juin 1900. — Cette loi fixe la composition de la flotte :

1° Flotte de combat : 34 cuirassés en 4 escadres de 8 cuirassés chacune, plus 2 cuirassés portant pavillon amiral; 8 croiseurs-cuirassés, 24 croiseurs éclaireurs.

2° Flotte des mers lointaines : 3 croiseurs-cuirassés, 10 croiseurs-éclaireurs.

3° Bâtiments de réserve : 4 cuirassés, 3 croiseurs-cuirassés, 4 croiseurs-éclaireurs.

Soit en tout : 38 cuirassés, 14 croiseurs-cuirassés, 38 croiseurs-éclaireurs; il y a en plus 144 torpilleurs.

La loi fixe à l'année 1920 le terme auquel la flotte doit être complète.

La durée des bâtiments est également fixée par la loi à 25 ans pour les bâtiments cuirassés, 20 ans pour les croiseurs.

La *loi de 1906* a porté à 20 le nombre de croiseurs-cuirassés.

La loi actuellement proposée (1) abaisse à 20 ans au lieu de

(1) Elle a été votée en février 1908

25 la durée des cuirassés. Il est à supposer que la durée des croiseurs sera logiquement abaissée à 15 ans au lieu de 20.

J'ai personnellement défendu une thèse analogue. Il est certain qu'avec les progrès de la mécanique et de la métallurgie les bâtiments de guerre se démodent avec une rapidité de plus en plus grande. On peut remarquer qu'en février 1907, les 3 escadres actives anglaises réunies dans la baie de Lagos comprenaient 30 cuirassés, 16 croiseurs-cuirassés, 10 croiseurs protégés. Le plus ancien des cuirassés avait été lancé en 1897, le plus ancien croiseur-cuirassé en 1900.

L'escadre de réserve ou Home Fleet se compose de cuirassés dont le plus vieux a été mis à l'eau en 1894 et de croiseurs-cuirassés datant au plus de 1899.

En France tous les cuirassés lancés avant le *Brennus* (1891) devraient être rayés de la liste de la flotte.

En Allemagne, la classe *Brandenburg* doit également être considérée comme hors de service. Les 4 bâtiments qui la composent ont été lancés en 1891-1892.

On peut donc dire qu'un cuirassé est démodé 15 ans après son lancement. C'est à ce moment que son remplaçant devrait, non pas être commencé, mais entrer en service actif.

Les croiseurs-cuirassés se démodent plus vite encore, car de toutes les qualités du bâtiment de combat, c'est la vitesse qui vieillit le plus rapidement. Les bâtiments qui prennent de l'âge voient d'une part leur propre vitesse diminuer, tandis que, par les progrès incessants de la mécanique, les vitesses des nouveaux navires vont sans cesse en croissant.

La durée des croiseurs-cuirassés devrait être de 12 ans seulement à mon avis.

La marine allemande a donc raison de diminuer la durée actuellement prévue et qui est beaucoup trop élevée. Elle devrait aller plus loin encore dans cette voie.

Telle qu'elle est prévue cependant, cette diminution a des conséquences financières très sérieuses, parce qu'elle se trouve

jointe par les circonstances à un accroissement considérable de la valeur individuelle des bâtiments.

Les cuirassés sont passés de 13.200 à 18.000 tonnes, les croiseurs-cuirassés de 9.000 et 11.600 à 16.000 ou 17.000, les croiseurs-éclaireurs de 3.000-3.400 à 3.800, les torpilleurs de 400-475 tonnes à 575 tonnes. Tous les navires augmentent ainsi de prix.

D'après la loi de 1900 la flotte allemande vaudrait approximativement :

38 cuirassés de 12.600 à 13.200 tonnes à 24 millions de marks environ en moyenne......	912	millions
14 croiseurs-cuirassés de 9.000 à 11.600 tonnes, à 21 millions de marks environ en moyenne..............................	294	—
38 croiseurs-éclaireurs à 4.750.000 environ	180	—
144 torpilleurs à 1.400.000 environ.........	200	—
Total............	1.586	millions

de marks, soit 1.980 millions de francs.

Avec une durée de 25 ans pour les bâtiments cuirassés, 20 ans pour les autres, il faut une annuité moyenne de 67 millions de marks (83 millions 1/2 de francs) pour les constructions neuves pour maintenir la flotte à son niveau.

D'après la loi proposée, la valeur de la flotte deviendra :

38 cuirassés de 18.000 tonnes à 38 millions de marks..............................	1.444	millions
20 croiseurs-cuirassés de 17.000 tonnes à 34 millions..............................	680	—
38 croiseurs-éclaireurs de 3.800 tonnes à 5 millions 1/2..............................	210	—
144 torpilleurs de 575 tonnes à 1.600.000	230	—
60 submersibles à 1.400.000....	84	—
Total............	2.648	millions

de marks soit 3.310 millions de francs.

Avec la durée de 20 ans pour les bâtiments cuirassés, 15 ans pour les autres, l'annuité nécessaire devient 140 millions de marks (175 millions de francs) pour les constructions neuves.

Ainsi la valeur des bâtiments de combat passe de *1.586 millions* de marks à *2.648 millions*, et l'annuité moyenne de construction *est doublée*. Toutes les autres dépenses : personnel, matériel consommable, dépenses d'armement, de réparation et d'entretien, etc., montent de même. Il n'est pas surprenant que, dans ces conditions, le budget de la marine allemande, qui était de 85 millions de marks en 1895-96, atteigne en 1907-1908 280 millions et qu'on puisse prévoir qu'il se montera en 1911-1912 à 460 millions.

Il aura ainsi augmenté en 16 ans de *545 o/o*.

C'est là un effort extraordinaire et qui excite parmi toutes les nations maritimes un intérêt extrême.

J'ai toutefois une critique très importante à présenter au programme allemand :

Lorsqu'une nation veut faire un grand effort pour se placer en tête des puissances maritimes, comme c'est actuellement le cas pour l'Allemagne, il est nécessaire, à mon avis, à cause de la rapidité déconcertante de déclassement du matériel naval, de se mettre en avance sur les conceptions navales du moment présent.

Or c'est ce que ne font pas les ingénieurs allemands : Le *Bayern* est fait pour lutter contre le *Dreadnought* ; il n'a pas sur lui la supériorité écrasante qu'il faudrait. Il a plus de grosses pièces, 16 contre 10, mais elles sont d'un calibre inférieur (280 au lieu de 305). Il a une cuirasse un peu plus épaisse, mais il a moins de vitesse. C'est la même chose pour les croiseurs *E. F.*, vis-à-vis du type anglais *Indomitable*. Ces bateaux sont *comparables*, rien de plus.

La Marine allemande suit donc le chemin frayé par les Anglais. C'est un mauvais moyen pour dépasser quelqu'un

que de cheminer derrière lui. On peut du reste adresser la même critique aux ingénieurs français.

J'ai préconisé il y a dix-huit mois le cuirassé de 25.000 tonnes et j'écrivais ceci (1) :

« Nous n'hésitons pas à dire que les cuirassés de 1915 atteindront 25 à 26.000 tonnes de déplacement, peut-être davantage...

« Il faudra se résoudre à diminuer l'épaisseur de la cuirasse à 230 ou 240 millimètres.....

« L'armement devra se modifier dans le sens de l'unité de calibre. La vitesse pourra être portée à 22 nœuds par l'emploi de turbines...

« Il ne faut pas hésiter ; il faut construire les cuirassés plus puissants possible, ou ne pas s'en mêler...

« Nous devons répondre au *Dreadnought* par un bâtiment *plus fort et non par un bâtiment plus faible...*

« **La marine qui aura la première l'audace de mettre en chantier un cuirassé de 25.000 tonnes (et à mon avis aucune raison technique ne s'y oppose), prendra du coup l'avance sur ses rivales et il vaudrait mieux avoir 4 cuirassés puissants à 65 millions (de francs) que 6 cuirassés médiocres de 50 millions. On aurait ainsi, avec moins de dépense, plus de puissance réelle.** »

Je ne puis que répéter ici ces arguments. Ils n'ont fait que prendre une force plus grande depuis dix-huit mois.

En résumé je défendais le type suivant :

Déplacement......	25.000 tonnes.
Cuirasse..........	230 millimètres.
Armement........	16 canons de 305. 16 — de 100.
Vitesse...........	22 nœuds.

On m'a alors taxé d'exagération, de mégalomanie. Et cependant que de chemin parcouru depuis dix-huit mois :

(1) Journal *Le Matin*, 11 septembre 1906.

Les 3 cuirassés anglais type *Saint-Vincent*, avec le plein des soutes à charbon, atteindront 20.800 tonnes. Le service des constructions navales a commencé, paraît-il, l'étude d'un type de 23.000 tonnes.

Les Etats-Unis construisent 2 cuirassés de 20.000 tonnes. Leur bureau technique étudie un nouveau type de 22.000 tonnes. La Russie va probablement adopter un modèle de 21.800 tonnes. Le Japon doit mettre en chantier après le *Satsuma* un type de 22.000 tonnes.

Ce n'est pas en 1915, comme je le croyais en 1906, *mais avant*, qu'on verra le cuirassé de 25.000 tonnes.

Je suis persuadé que l'Allemagne aurait obtenu un résultat plus certain en construisant un type analogue à celui dont j'ai donné plus haut les caractéristiques, *en ne faisant pas de cuirassés de 18.000 tonnes, ni de croiseurs-cuirassés de 17.000 tonnes, mais en adoptant ce modèle unique de cuirassé rapide.*

Il est évident qu'il serait sensiblement plus puissant à tous égards que les *Dreadnought* et qu'il réduirait à rien la valeur militaire de tous les cuirassés antérieurs.

Mais la dépense, dira-t-on ?

Le cuirassé coûterait en effet 50 millions de marks au lieu de 38 pour les cuirassés type *Ersatz Bayern*, mais la dépense totale n'augmenterait pas, car, ainsi qu'on l'a déjà bien constaté, un amiral ne peut bien guider au combat qu'une escadre pas trop nombreuse. Cette escadre sera bien plus dans la main de son chef, pourra évoluer avec une vitesse de manœuvre plus grande, pourra mieux concentrer ses feux sur un objectif déterminé. Il suffirait donc, au lieu des 17 cuirassés de 18.000 tonnes type *Bayern* et 6 croiseurs-cuirassés de 17.000 tonnes type *F.*, qui doivent être construits de 1908 à 1917, de construire 17 cuirassés rapides de 25.000 tonnes. La dépense serait sensiblement la même, la véritable puissance militaire plus grande et surtout la supériorité sur les *Dreadnought* absolument indiscutable.

III

LE BUT ALLEMAND

Il reste maintenant à voir le but poursuivi par l'empire allemand. Il est bien certain que l'Etat-Major de la Marine allemande ne m'a pas pris comme confident. Ce qui suit n'est que la conclusion que je tire de mes propres observations et réflexions et ne représente par suite qu'une opinion personnelle.

Contre qui les armements maritimes formidables de l'Allemagne sont-ils faits ? Est-ce contre la France ?

Evidemment non. Entre deux nations qui ont une frontière continentale, c'est sur terre que la question se règlera. La France avait la maîtrise de la mer en 1870. Cela ne l'a pas empêchée d'être battue, de perdre deux provinces et de payer une rançon de 5 milliards. En 1870, la marine française a servi à prolonger la résistance, ce qui a simplement augmenté la carte à payer.

Dans une guerre future, il en serait de même. Ceux qui seraient vainqueurs sur mer et vaincus sur terre perdraient la partie et le succès de leur flotte ne servirait qu'à allonger la liste des prétentions des vainqueurs.

L'Allemagne, vis-à-vis de la France, n'a pas besoin d'une flotte considérable, pas plus du reste que la France vis-à-vis de l'Allemagne.

La situation est la même en ce qui concerne un conflit possible avec la Russie. Là encore c'est sur terre que se passera la lutte.

L'armement allemand vise donc uniquement les nations maritimes puissantes n'ayant pas de frontières terrestres avec l'Empire. Quelles sont ces nations? on les compte facilement : Angleterre, Etats-Unis, Japon.

L'Allemagne est privée de toute base navale dans une guerre avec les Etats-Unis. Elle n'a que Kiao-Tcheou, base bien précaire dans le cas d'un conflit avec le Japon.

Enfin, en remarquant que les cuirassés allemands se contentent d'un rayon d'action sensiblement moindre que les cuirassés anglais ou français (5.500 milles au lieu de 8.000 milles) je conclus que la marine allemande envisage une lutte restreinte aux mers européennes, c'est-à-dire une lutte avec l'Angleterre.

L'Allemagne est-elle prête pour ce conflit grandiose?

Pas encore. Il n'y a pas que des bâtiments de guerre à construire. En même temps que le programme actuel de construction qui doit s'achever en 1920, mais qui donnera une puissante escadre dès 1915, il y a d'autres mesures à prendre : élargissement et approfondissement du canal reliant la Baltique à la mer du Nord, construction de nouveaux bassins de radoub, enfin transport de Kiel à Wilhelmshafen du centre d'action de la marine allemande.

Kiel est en effet à la fois sur une mer trop fermée, et trop loin du lieu probable de la lutte.

Tout cela prendra du temps et impose une politique de temporisation.

Admettons que l'Allemagne ait le loisir de terminer complètement ses préparatifs.

Quelle sera la tactique qu'elle va suivre? et comment va-t-elle parer à son infériorité numérique en cuirassés? car cette infériorité existera toujours; quel que soit l'effort allemand, un effort anglais supérieur opposera aux cuirassés des cuirassés plus nombreux, sinon plus forts.

Pour moi la clef de la future tactique allemande est donnée

par les crédits affectés aux sous-marins : 5 millions de marks en 1907, 7 millions en 1908, 10 millions en 1909, 15 millions chaque année à partir de 1910.

L'Allemagne construit d'ailleurs non des *sous-marins purs*, bâtiments dont le rôle est réduit à la défense rapprochée des ports et des côtes, à cause de leurs médiocres qualités nautiques, mais des *submersibles*, qui permettent l'offensive dans les mers peu étendues comme la mer du Nord ou la Baltique.

« *Nous construirons*, dit l'exposé des motifs, *des submersibles de grandes dimensions, les seuls qui puissent rendre les services que l'on attend d'eux.* »

L'unique sous-marin allemand en service, le U_1, a 240 tonnes. Il est vraisemblable que les prochains auront 350 à 400 tonnes; avec les crédits prévus, la marine allemande pourra en avoir *60* prêts à l'action en 1915. Leur rôle sera certainement de partir des ports allemands dès la déclaration de guerre et d'aller attaquer sur la côte anglaise les cuirassés ennemis. Quelques torpillages heureux rétabliraient l'équilibre et les cuirassés allemands pourraient alors venir disputer à l'escadre anglaise la maîtrise de la mer et essayer de rendre le passage libre *pour un débarquement en Angleterre.*

C'est la tactique que j'ai préconisée en France au lendemain de Fachoda. Voici ce que j'écrivais à la fin de 1898 (1) :

« Les submersibles pourront prendre une offensive hardie et aller porter la guerre dans les eaux de l'adversaire, même si cet adversaire a par ses escadres une supériorité écrasante, même si l'empire de la mer lui appartient sans conteste; ils entreront dans une rade ennemie malgré les lignes des torpilles et pourront y attaquer les navires qui, s'y croyant en sûreté, se ravitailleraient tranquillement en charbon, projectiles, etc...

« Ici, nous touchons le défaut de la cuirasse. Une expédi-

(1) *Les sous-marins et la Guerre contre l'Angleterre,* chez Challamel, éditeur (1899).

tion de submersibles, partant le jour de la déclaration de guerre de différents points de nos côtes, et marchant droit aux ports de guerre anglais, tombera au milieu de la mobilisation de la flotte anglaise et pourra transformer en désastre irréparable le triomphe que nos voisins semblent croire si facile.

« Allons plus loin encore :

« Napoléon avait compris qu'il faut frapper l'Angleterre chez elle, et il n'essaya le blocus continental que lorsque le débarquement de son invincible armée en Angleterre eut été rendu impossible par l'impéritie de Villeneuve et le désastre de Trafalgar.

« Et l'on voit partout la crainte du débarquement des troupes anglaises sur nos côtes se faire jour! On parle de la défense de Cherbourg du côté de terre contre un ennemi maître de la presqu'île du Cotentin! Allons donc! C'est nous qui devons faire trembler les Anglais dans leur île. Nous avons une armée infiniment supérieure à leurs troupes mercenaires. Il faut pouvoir suspendre cette menace d'un débarquement français sur les côtes de la Manche, comme une épée de Damoclès sur la tête du peuple anglais, et recommencer le camp de Boulogne.

« Une flotte de transports serait réunie au Havre, ainsi que quelques cuirassés et croiseurs destinés à l'accompagner, pour battre, avec leur artillerie, les points choisis pour le débarquement. Pendant le rassemblement des troupes et leur embarquement, les sous-marins auraient, en partie, purgé la Manche des bateaux anglais. Précédé et flanqué de sous-marins qui le protégeraient, ce convoi s'ébranlerait et irait jeter nos soldats sur le sol de l'ennemi héréditaire : « *Soyons maîtres du détroit six heures seulement*, écrivait Napoléon à Latouche Tréville, *et nous sommes maîtres du monde* ».

« Les sous-marins peuvent réaliser le désir de l'empereur. Utopie, dira-t-on, chimère, illusion. Cependant, les Anglais,

même avec les faibles moyens dont nous disposons actuellement, n'ont jamais cessé de craindre un débarquement. La seule menace de cette expédition suffirait pour retenir, dans les ports et sur le sol anglais, les navires et les soldats qui, sans cela, en partiraient pour bombarder nos ports, s'emparer de nos colonies, et anéantir notre marine marchande. Cette immobilisation d'une partie des forces de l'ennemi ne constituerait-elle pas déjà un magnifique résultat? Qu'on veuille bien considérer la terreur qui régna à Londres lors de la formation du camp de Boulogne : l'Angleterre s'imposa d'énormes sacrifices, leva des milices, arma tous les vaisseaux qu'elle possédait pour défendre son existence même qu'elle sentait menacée »...

Les Anglais n'ont jamais cessé de craindre un débarquement, lord Salisbury disait le 9 mai 1900 dans une réunion de la Primrose-League :

« Ce ne sont pas les désastres dans les provinces éloignées ou dans les colonies qui ont paralysé ou tué les grandes puissances maritimes Carthage, Tyr, la Hollande, Venise; c'est chaque fois un coup porté au cœur. Voilà la leçon que l'Angleterre ne doit pas oublier : tant qu'on ne nous aura pas frappé au cœur, nous pouvons regarder avec une certaine indifférence les résultats de n'importe quelle guerre et si des provinces éloignées nous étaient enlevées, nous pourrions les reconquérir, mais un coup porté au cœur, ce serait fini de l'histoire de l'Angleterre. »

Et lord Glenesk ajoutait le lendemain même :

« Si les Français parvenaient à détruire à l'aide de leurs sous-marins quelques cuirassés anglais dans la Manche, le reste de la flotte serait impuissant à empêcher un débarquement. »

Je suis donc porté à croire que l'Allemagne prépare, avec la méthode qui la caractérise, un débarquement en Angleterre. Elle emploiera dans ce but le submersible que j'avais créé

en 1897 avec l'idée bien nette de son utilisation par la France pour un objectif identique.

Aujourd'hui je pense que je verrai mes idées appliquées de l'autre côté du Rhin au lieu de l'être en France. Nul n'est prophète en son pays, dit la sagesse des nations.

IV

LA RIPOSTE ANGLAISE

Le programme de développement de la Marine allemande cause, comme on pouvait s'y attendre, une vive émotion en Angleterre (1). La presse le discute avec animation et on peut ainsi résumer le sentiment public anglais : ce programme est une menace contre l'Angleterre; il faut y répondre par un accroissement de notre flotte tel, qu'il ne laisse aucun espoir à l'Allemagne de pouvoir lutter.

Il paraît en effet certain qu'à l'effort considérable de l'Allemagne va répondre un effort encore plus grand de l'Angleterre, malgré les pacifistes, pour conserver sa supériorité.

Mais il y a une réflexion à faire : la création du type *Dreadnought*, dont l'Angleterre a été si fière, va être un désavantage et non un avantage pour elle. En effet, un type de bâtiment très différent des précédents a comme résultat certain de démoder les bâtiments plus anciens. Or l'Angleterre ayant beaucoup plus de cuirassés de 15.000 tonnes que toute autre puissance, l'apparition du *Dreadnought* vieillit d'un seul coup une grande partie de sa flotte.

D'une façon générale, l'Angleterre ne gagne jamais rien, *au contraire elle perd*, à l'apparition d'un type nouveau de bâtiment de guerre.

La création de la flotte cuirassée française par Dupuy de Lôme avait réduit à néant la flotte anglaise en 1855. La création du *croiseur-cuirassé* par l'ingénieur français de Bussy

(1) Le bruit causé par l'incident tout récent de la lettre de l'Empereur Guillaume II à lord Tweedmouth en est la preuve tangible.

en 1887 a annihilé d'un coup toute sa nombreuse flotte de croiseurs protégés.

L'Angleterre a combattu encore plus le sous-marin et surtout le submersible qui constituent une menace efficace contre sa flotte cuirassée dans ses propres ports (1). Elle a nié longtemps les qualités de ce nouvel engin de guerre, elle ne l'a adopté qu'à contre-cœur.

Trouvant le submersible mauvais pour elle, elle a essayé, sans succès du reste, d'en détourner les autres nations.

Quoi qu'il en soit, les projets allemands tels qu'ils résultent des lois actuellement votées ou proposées, prévoient les mises en chantier suivantes de cuirassés de 18.000 tonnes.

1906	2
1907	2
1908	3
1909	3
1910	2

Avec une durée de construction de quarante-deux mois, la Marine allemande comptera à la fin de 1914, 12 cuirassés d'au moins 18.000 tonnes, prêts pour l'action. Je dis *au moins* car les déplacements iront certainement en augmentant.

L'Angleterre a le *Dreadnought*, 3 cuirassés type *Bellerophon* (1906), 3 cuirassés type *Saint-Vincent* (1907). Que va-t-elle mettre en chantier en 1908 et les années suivantes?

Si elle veut conserver sa supériorité numérique actuelle qui est de 43 cuirassés contre 20, il faut que de 1908 à la fin de 1911, soit en *quatre années*, elle ordonne la construction de *17 cuirassés*. Elle a un an de plus que l'Allemagne parce qu'elle peut construire plus vite (30 mois au lieu de 42).

On voit à quel effort énorme le Royaume-Uni se trouve contraint par le programme allemand.

La question qui se pose pour l'Angleterre est la suivante :

(1) Voir à ce sujet : *Les sous-marins et l'Angleterre*, par P. Fontin, Chapelot, éditeur, 1902; *Les submersibles et les sous-marins*, par d'Armor, Challamel, éditeur, 1905.

Vaut-il mieux continuer ces dépenses d'armement pour conserver la supériorité actuelle et éviter la guerre en mettant l'adversaire dans un état d'infériorité absolue? ou bien sera-t-il plus politique et même plus économique de terminer la question d'un coup en écrasant la Marine allemande avant qu'elle ne soit arrivée à son plein développement?

Tel est le problème qu'auront à résoudre les hommes d'Etat britanniques, et dont il faudra donner la solution avant peu d'années.

En tous cas, l'Angleterre se prépare visiblement à toute éventualité. Les mesures que j'ai indiquées plus haut lui ont donné, dans les mers qui l'entourent, une puissance qu'elle n'a jamais eue encore.

Jamais ses escadres n'ont été mieux entraînées, ses canonniers plus exercés, jamais, depuis Nelson, les chefs de la Marine anglaise n'ont eu une plus haute réputation, n'ont su inspirer une plus grande confiance à la Nation et à leurs équipages que ceux qui la commandent aujourd'hui.

A mon avis, avec autant d'atouts dans son jeu, la Grande-Bretagne n'attendra pas que l'Allemagne termine ses armements.

Elle prendra un jour ou l'autre une offensive foudroyante, et cela à l'improviste et sans déclaration de guerre.

C'est un procédé qu'elle a bien souvent employé et toujours avec succès. Il me suffira de rappeler quelques dates des temps modernes :

En 1665, les Anglais attaquèrent à l'improviste les Hollandais dans la Manche et leur enlevèrent 130 navires de commerce. Ils déclarèrent la guerre *après*. Ce fut le début de la grande guerre navale pendant laquelle Ruyter fut le maître de la Tamise durant plusieurs semaines, ce qui décida l'Angleterre à traiter en 1667.

Le 23 mars 1672, en pleine paix, les Anglais attaquèrent devant l'île de Wight une flotte marchande hollandaise revenant du Levant sous l'escorte de quelques vaisseaux de guerre.

La déclaration de guerre n'eut lieu que le 29 mars, six jours après.

Le 11 août 1718, l'amiral anglais Byng attaqua et détruisit presque entièrement la flotte espagnole devant Syracuse sans déclaration de guerre. Elle ne fut faite que le 27 décembre.

Le 8 juin 1755, l'escadre anglaise de l'amiral Boscawen attaqua près de Terre-Neuve l'escadre française. Immédiatement après, les navires anglais lancés sur toutes les mers, capturèrent en quelques semaines 300 vaisseaux marchands français, sans déclaration de guerre. La rupture des négociations n'eut lieu que le 23 janvier 1756.

Du reste, le 8 février 1904 les Japonais, bons élèves des Anglais sur mer, ont appliqué le même procédé à Port-Arthur.

Je me borne à ces citations. Si je ne me trompe pas d'ailleurs, il y a dans l'armée allemande tout un parti qui préconise sur terre les mêmes procédés d'offensive à outrance, sans attendre une déclaration de guerre. Les Allemands ne s'étonneront donc pas qu'on retourne contre eux leurs propres doctrines.

Je sais bien que la dernière Conférence de La Haye a voté une résolution reconnaissant que « les hostilités ne doivent « pas commencer sans un avertissement préalable et non « équivoque, qui aura soit la forme d'une déclaration de guerre « motivée, soit celle d'un ultimatum avec déclaration de guerre « conditionnelle ».

Il s'agit de savoir, dans le cas d'un conflit qui mettrait en jeu l'existence même d'une nation, ce que pèseraient les résolutions toutes platoniques et sans sanction de la Conférence de La Haye.

Pour moi, je suis sceptique à cet égard et je crois qu'il faut s'attendre dans l'avenir à voir se renouveler les coups de surprise du passé, en violation du droit des gens.

Ce n'est plus seulement : « Wacht am Rhein » que les Allemands doivent dire. Il leur faut aussi veiller du côté de la mer, — *Caveant consules!*

CONCLUSION

Je suis persuadé que les années qui s'ouvrent devant nous verront de grandes luttes sur mer : pendant que la maîtrise du Pacifique se disputera entre les Etats-Unis et le Japon, l'hégémonie dans les mers d'Europe et l'Atlantique mettra aux prises l'Allemagne et l'Angleterre.

Nous ne savons pas quelle sera l'issue de ces gigantesques conflits, mais il est nécessaire pour l'avenir de bien se pénétrer des enseignements du passé.

Au XVIe siècle, l'Angleterre a écrasé la Marine espagnole alors la plus forte.

Au XVIIe siècle, les Anglais, en recherchant notre alliance d'abord, puis par leurs seules forces, ont ravi aux Hollandais la maîtrise de la mer.

Alors, se retournant contre la France, pendant la fin du XVIIe siècle et tout le cours des XVIIIe et XIXe siècles, ils se sont toujours dressés devant nous, ne perdant pas une occasion d'affaiblir notre Marine, demeurée pendant 250 ans la seconde du monde.

Depuis quelques années seulement, la mauvaise administration de notre flotte et les désastres nombreux qu'elle a subis en pleine paix ont amené avec une effrayante rapidité notre malheureuse Marine à un état d'affaiblissement extrême.

L'Angleterre nous a pris dans son sillage, comme elle y avait pris les Hollandais à la fin du XVIIe siècle. Elle se tourne aujourd'hui contre la Marine Allemande qui, après la ruine successive de l'Espagnole, de la Hollandaise et de la Fran-

çaise, devient le noyau solide autour duquel peut s'agglomérer une coalition contre elle.

La Marine allemande écrasée et affaiblie pour longtemps, ce sera le tour du vainqueur du conflit dans le Pacifique.

Les Etats-Unis, ou bien le Japon, reprenant à peine haleine après une lutte acharnée, verront alors l'Angleterre se dresser contre eux. La domination anglaise sur les mers serait ainsi assurée pour cinquante ans.

Cette tactique si heureuse depuis tant de siècles durera-t-elle toujours? Les nations maritimes, enfin lassées de subir le joug britannique sur les océans, ne finiront-elles pas par s'entendre pour le secouer et le briser?

Ce que Napoléon avait voulu faire par la force, ne sera-t-il pas réalisé sous l'impulsion toujours plus forte des nécessités économiques, dont la puissance est plus profonde et plus durable que celle éphémère d'un conquérant?

C'est le secret de l'avenir.

Mars 1908.



TABLE DES MATIÈRES

Pages

AVANT-PROPOS 3

PREMIÈRE PARTIE

Etats-Unis et Japon dans l'Océan Pacifique

I. La Flotte Américaine.—Le voyage de l'Escadre de l'Atlantique au Pacifique 7
II. La Flotte Japonaise 17
III. Les possibilités de la Lutte 21

DEUXIÈME PARTIE

L'Angleterre et l'Allemagne sur mer.

I. L'Angleterre sur mer 29
II. L'Allemagne sur mer 32
III. Le But allemand 38
IV. La Riposte anglaise 44

CONCLUSION 48

Paris. — Imprimerie G. Picquoin, 53, Rue de Lille







